Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/2730

02. 08. 88

Sachgebiet 92

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zum Transport gefährlicher Güter und Stoffe

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

A. in Kenntnis der Entschließungsanträge der Abgeordneten

- O Newman und Wieczorek-Zeul zu dem schwerwiegenden Unfall bei einem Kernwaffentransport im Vereinigten Königreich (Dok. B2-1394/86),
- O Bloch von Blottnitz zu den Sicherheitsbedingungen der geplanten Atommülltransporte aus der Bundesrepublik nach Schweden über den Hafen Lübeck (Dok. B2-1669/86),
- O Squarcialupi zum illegalen Handel mit gefährlichen Abfällen und Stoffen (Dok. B2-771/87),
- O Topmann zu harmonisierten Maßnahmen zur sicheren Beförderung gefährlicher Güter (Dok. B2-806/87),
- O Seefeld zur Harmonisierung der für den Straßentransport gefährlicher Güter zu stellenden Anforderungen an die berufliche Qualifikation der Fahrer (Dok. B2-1097/87),
- O Perez Royo u. a. im Namen der Kommunistischen Fraktion zur Havarie des Frachters „Casón" an der Küste bei Finisterre und zu den sich aus dem Transport von gefährlichen Giftstoffen ergebenden Risiken für die Meeresumwelt und die Bevölkerung (Dok. B2-1513/87),

— in Kenntnis des Abschlußberichts der Kommission über den Transport gefährlicher Güter und Abfälle [KOM (87) 182 endg.] und der darin ausgesprochenen Empfehlungen,

— unter Hinweis auf seine früheren Entschließungen vom 22. Januar 1982[1]) zur Beförderung gefährlicher Stoffe bzw. zum Transport radioaktiver Stoffe und Abfälle[2]),

[1]) ABl. Nr. C 40 vom 15. Februar 1982, S. 40
[2]) ABl. Nr. C 40 vom 15. Februar 1982, S. 42

Zugeleitet mit Schreiben des Generalsekretärs des Europäischen Parlaments – 29788 – vom 26. Juli 1988.
Das Europäische Parlament hat die Entschließung in der Sitzung vom 7. Juli 1988 angenommen.

— in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses und der Stellungnahme des Ausschusses für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherschutz (Dok. A2-329/87) —

A. äußerst bestürzt über die regelmäßig auftretenden Unfälle sowie insbesondere über eine Anzahl von Unfällen beim Transport gefährlicher Güter und Stoffe in jüngster Zeit, insbesondere bei der Katastrophe der Fähre „Herald of Free Enterprise" am 6. März 1987, bei der zahlreiche Todesopfer und Verletzte zu beklagen waren, auch wenn diese nicht auf die gefährlichen Stoffe zurückzuführen sind,

B. beunruhigt durch die starke Zunahme des Anteils von Transporten gefährlicher Stoffe und Abfälle am gesamten Verkehrsaufkommen in der Gemeinschaft sowohl auf nationaler Ebene als auch im grenzüberschreitenden Verkehr,

C. in der Erwägung, daß der Transport gefährlicher Güter und Stoffe Gegenstand zahlreicher internationaler Vorschriften ist, die im Rahmen der einschlägigen internationalen Organisationen zustande gekommen sind, und in diesem Bereich auch gemeinschaftliche Richtlinien erlassen wurden,

D. im vollen Bewußtsein der Tatsache, daß diese Vorschriften in der Praxis nicht in ausreichendem Maße eingehalten werden und die Kontrollen der Einhaltung der geltenden Vorschriften und Normen als sehr unzureichend zu betrachten sind,

E. unter Hinweis auf die großen Unterschiede in den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften der einzelnen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft im Bereich des Transports gefährlicher Güter und Stoffe —

1. hält es für dringend geboten, daß die Gemeinschaftsvorschriften für den Transport gefährlicher Güter und Stoffe vervollständigt sowie richtig angewandt und durchgesetzt werden, und wiederholt in diesem Zusammenhang seinen schon früher vertretenen Standpunkt, daß vorrangig der Erlaß einschlägiger Verordnungen anstelle von Richtlinien angestrebt werden muß, um eine einheitliche Awendung zu gewährleisten;

2. appelliert nachdrücklich an die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, die geltenden Gemeinschaftsrichtlinien unverzüglich in nationale Rechtsvorschriften umzusetzen;

3. fordert die Kommission auf, unverzüglich gegen die Mitgliedstaaten gerichtlich vorzugehen, die die Richtlinie 84/631/EWG über die Überwachung und Kontrolle – in der Gemeinschaft – der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle noch immer nicht in nationales Recht umgesetzt haben;

4. vertritt die Auffassung, daß die Gemeinschaft, soweit befriedigende internationale Vorschriften bereits bestehen, Überschneidungen vermeiden muß, hält es jedoch für äußerst zweckmäßig, daß die Kommission beim Zustandekommen dieser Vorschriften so intensiv wie möglich herangezogen wird und ihren Einfluß geltend macht, damit die spezifischen

Belange der Gemeinschaft berücksichtigt werden, und zwar u.a. im Hinblick auf die Verwirklichung des Binnenmarktes bis 1992;

5. appelliert an die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft, unverzüglich die internationalen Vereinbarungen über den Transport gefährlicher Güter und Stoffe zu ratifizieren und in einzelstaatliches Recht umzusetzen;

6. weist darauf hin, daß die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften in der Gemeinschaft für den Transport gefährlicher Güter und Stoffe große Unterschiede aufweisen, und hält daher die Harmonisierung, auch für Haftungfragen, für ein höchst vordringliches Ziel; die Kommission sollte eine Datenbank einrichten, bei der die Unternehmen Informationen über alle beim Transport gefährlicher Güter und Stoffe zu beachtenden Vorschriften abrufen können;

7. befürwortet erneut die Einführung eines Genehmigungssystems für die Einfuhr schädlicher Abfälle in einen Mitgliedstaat anstelle des Systems der Notifizierung mit Empfangsbestätigung[1]), um den Transport gefährlicher Stoffe zu verringern;

8. wiederholt seine frühere Empfehlung zur Einführung des Grundsatzes der Aufbereitung oder Ableitung gefährlicher Abfälle im Ursprungsland möglichst nahe am Entstehungsort, wodurch der grenzüberschreitende Transport dieser Güter und Stoffe verringert werden kann;

9. weist erneut darauf hin, daß die Infrastruktur, die der Durchgangsverkehr mit gefährlichen Gütern und Stoffen benutzen kann, aus einem empfohlenen Netz von Straßen bestehen sollte, wobei die Zahl der Grenzübergangsstellen eingeschränkt werden muß; ist jedoch der Ansicht, daß derartige Transporte keine zusätzlichen Hindernisse und Aufenthalte an den Grenzübergangsstellen innerhalb der Gemeinschaft verursachen dürfen;

10. hält es für zweckmäßig, daß die Beförderung gefährlicher Güter und Stoffe jederzeit verfolgt werden kann; ist der Auffassung, daß hierzu Kontrollen in den einschlägigen Unternehmen, die Festlegung bestimmter Fahrstrecken, der Einsatz von Informationstechniken sowie die Verbesserung der Sofortmaßnahmen bei Gefahrgutunfällen durch Unfallmerkblätter beitragen können;

11. ist im wesentlichen der Auffassung, daß gefährliche Stoffe und Abfälle nach Möglichkeit im Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr, durch Rohrleitungen sowie im Kombiverkehr transportiert werden sollen, und ersucht die Kommission zu prüfen, ob dies mit Blick auf den gesamten Transportvorgang – einschließlich der (mitunter doppelten) Umladung – zweckmäßig

---

[1]) Entschließung vom 8. Juni 1983,
ABl. Nr. C 184 vom 11. Juli 1983, S. 50

ist, um die Risiken auf öffentlichen Straßen zu vermindern; ist ferner der Ansicht, daß auch in der Europäischen Gemeinschaft eingehend untersucht werden sollte, welches Transportmittel für die verschiedenen gefährlichen Güter und Stoffe am besten geeignet ist, wobei Gesundheits- und Umweltschutz Priorität vor wirtschaftlichen Erwägungen haben müssen;

12. weist darauf hin, daß zur Zeit zwei Listen gefährlicher Güter und Stoffe existieren, was zu Unklarheiten und Problemen bei der Festlegung der Haftung führt; fordert daher die Kommission auf, ernsthaft eine Harmonisierung der unterschiedlichen Klassifizierungen in die Wege zu leiten und diese beiden Listen ständig zu komplettieren;

13. hält es für überaus wichtig, daß die Kontrollen der Einhaltung der Vorschriften für den Transport gefährlicher Güter und Stoffe seitens der Mitgliedstaaten erheblich verbessert und harmonisierte Strafmaßnahmen bei Nichteinhaltung der Vorschriften eingeführt werden; dies gilt in gleichem Maße bezüglich der Einhaltung der Fahr- und Ruhezeitenregelung, der technischen Kontrolle von Fahrzeugen und der Kontrolle des Verkehrsverhaltens; die in den Mitgliedstaaten einzusetzenden Kontrollgremien für gefährliche Stoffe könnten diese Kontrollfunktion wahrnehmen;

14. äußert erneut die Auffassung, daß der Ausbildung der Fahrer und der sonstigen mit dem Transport gefährlicher Güter und Stoffe beauftragten Personen sowie der Straßenverkehrsunternehmer und Binnenschiffer vorrangige Bedeutung zukommt; die Ausbildungsanforderungen müssen auf Gemeinschaftsebene harmonisiert werden; außerdem sollte durch obligatorische Gesundheitsuntersuchungen die körperliche Eignung des mit solchen Transporten betrauten Fahrpersonals sichergestellt werden;

15. appelliert an die Regierungen der Mitgliedstaaten, dafür zu sorgen, daß die Beförderung gefährlicher Güter und Stoffe durch geschlossene Ortschaften und Tunnels nach Möglichkeit verhindert wird, u. a. durch Festlegung obligatorischer Fahrstrecken, Fahrverbote u. ä.;

16. vertritt die Auffassung, daß beim Transport dieser Güter über feste Fahrstrecken besondere Gesundheitsschutzvorkehrungen in Form von Personal und Material für einen Einsatz bei etwaigen Katastrophen getroffen werden müssen;

17. hält es in Anbetracht einiger schwerer Unfälle in jüngster Zeit in bezug auf den Transport gefährlicher Güter und Stoffe für sehr wichtig, daß
    - technische Vorsorgemaßnahmen ausgearbeitet und vorgeschrieben werden, um eine zu schwere Beladung von Lastkraftwagen zu verhindern,
    - Lastkraftwagen mit stärkeren und optimal eingestellten Bremsen sowie zusätzlich mit einer sogenannten Retarder-Bremse ausgerüstet werden,

— die Vorschriften über die Stärke von Behältern und Tanks nach dem heutigen Stand der Technik verschärft werden;

— Transportfahrzeuge mit optimierten passiven und aktiven Sicherheitseinrichtungen (niedriger Schwerpunkt, Unterfahrschutz, automatische Feuerlöscheinrichtungen etc.) ausgerüstet werden;

— den Frachtpapieren – für Fahrer und Helfer leicht verständliche – Verhaltensanweisungen im Falle eines Notfalls oder Unfalls beigefügt werden müssen. Falls bei einem Unfall besondere Gerätschaften benötigt werden, sind diese bereits im Transportfahrzeug mitzuführen;

— die Klassifizierungen nach solchen Gruppen zu vereinheitlichen sind, die im Falle einer Gefahr oder eines Unfalls gleichartig zu behandeln sind. Die verschiedenen Rettungs- bzw. Bergungsverfahren sollten mit Ziffern gekennzeichnet werden, um unverständliche chemische, physikalische oder technische Angaben zu vermeiden. Diese Ziffern sollten außen am Fahrzeug (an mehreren Stellen) sowie an den Behältnissen angebracht werden;

— der Transport von gefährlichen Stoffen grundsätzlich von Personentransporten zu trennen ist. Gemischte Transporte (wie z. B. auf Fähren oder in Flugzeugen) und die Versendung auf dem Postwege sind zu untersagen;

— Polizei, Rettungsdienste, Feuerwehren usw. mit der Behandlung und Bergung von Gefahrengütern vertraut zu machen sind;

— besonders gefährliche Stoffe den Polizei- und Rettungsdienststellen entlang der Fahrstrecke vorher mitgeteilt werden;

— die grenzüberschreitende Amtshilfe und Zusammenarbeit der Rettungsdienste und Feuerwehren ausgebaut wird;

— durch Katastrophenpläne – auch grenzüberschreitender Art – für einen möglichst unverzüglichen Schutz der Bevölkerung und der Umwelt gesorgt wird. Diese Pläne sind zu veröffentlichen. Durch technische Vorkehrungen an den Transportfahrzeugen auf der Straße, auf der Schiene und auf dem Wasser muß eine maximale aktive Sicherheit garantiert werden;

— die Haftung der Erzeuger gefährlicher Stoffe erweitert wird und auch die Abfallbeseitigung umfaßt; die Höhe der Haftung ist unbegrenzt;

— auf die Verläßlichkeit der Transportunternehmen geachtet wird; ggf. müssen bei Übertretungen drastische Strafen verhängt werden, beispielsweise Einziehung der Genehmigungen;

fordert die Kommission auf, die Möglichkeiten dafür zu prüfen und Vorschläge vorzulegen;

18. hält es für wünschenswert, daß die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer industriellen Ansiedlungspolitik darauf achten, daß

die Betriebe, die gefährliche Stoffe herstellen oder verarbeiten, nicht in der Nähe von Wohngebieten liegen;

19. ist der Auffassung, daß insbesondere im Bereich des Seeverkehrs Umweltaspekten verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet werden muß, u. a. durch Anpassung des IMDG-Code, obligatorische Übernahme eines Lotsen an Bord in Küstengewässern und auf stark befahrenen Meeresstrecken;

20. fordert die Kommission auf zu prüfen, ob es im Rahmen des Seeverkehrs zweckmäßig und möglich ist, den Transport gefährlicher Güter und Stoffe auf bestimmten Fähren zu reglementieren oder zu verbieten sowie Fahrverbote bei Nebel und ab einer bestimmten Windstärke einzuführen;

21. hält es für unabdingbar, daß bezüglich des Transports radioaktiver Stoffe die Empfehlungen in der Verordnung der Internationalen Atomenergie-Organisation (IAEO) auf Gemeinschaftsebene harmonisiert werden, wobei auch die Kommission selbst Befugnisse im Bereich der Kontrolle und Überwachung grenzüberschreitender Transporte erhalten muß;

22. erinnert die Kommission an ihre Zusage, die Frage zu prüfen, wie nationale und regionale Pläne für Sofortmaßnahmen in Notfällen und bei Katastrophen beim Transport gefährlicher Güter und Stoffe harmonisiert werden können;

23. mißt ferner einer Standardisierung der Kennzeichen, die angeben müssen, welche gefährlichen Güter und Stoffe transportiert werden, große Bedeutung bei, wobei nach Möglichkeit von den auf UNO-Empfehlungen beruhenden Transportvorschriften ausgegangen werden sollte;

24. fordert die Kommission auf, einen Vorschlag für eine Verordnung über den Transport von radioaktiven Stoffen vorzulegen;

25. ist schließlich der Ansicht, daß ein freier Transportmarkt in der EG im Jahr 1992 nur Wirklichkeit werden kann, wenn gleichzeitig die Sicherheit von Mensch und Umwelt beim Transport gefährlicher Güter und Abfallstoffe durch bindende Harmonisierungsbeschlüsse gewährleistet wird;

26. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung und den Bericht seines Ausschusses dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333